

« مدى التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب ومسؤوليته عنها _ دراسة مقارنة بين القانون الجزائري و كل من اتفاقية وارسو 1929 و اتفاقية مونتريال 1999 _
شيخي محمد أمين¹ »

مقدمة

يعد النقل الجوي للركاب من بين اهم و أبرز وسائل النقل في الوقت الحالي، و ذلك نظرا لوسيلته الطائرة على القيام بعملية النقل بالسرعة و توفير أكبر قدر من الأمان و السلامة بالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى ، و عليه نجد أن الناقل الجوي ملزم بتوصيل الراكب إلى محطة الوصول مع إلتزامه بضمان سلامة الراكب ، و بالتالي فإن إلتزام الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب يعد من بين الإلتزامات الجوهرية و الأساسية التي تلعب دورا بارزا في الوقت الحالي ، لكن مع التطور التكنولوجي الحاصل في مجال النقل الجوي أصبح لهذا الإلتزام طابع آخر و مميز مما كان عليه في السابق ، نظرا لعدد الرحلات الكثيرة التي تتم من مختلف دول العالم ، و من ثمة كان لا بد من حماية أكثر لهذا الراكب ، و عليه نجد ان هذا الإلتزام كان محل تباين و إختلاف بين الأنظمة التشريعية و الاتفاقيات الدولية التي خصت بتنظيم النقل الجوي للركاب من حيث طبيعة هذا الإلتزام ، فهناك من إعتبره بدل عناية ، بينما البعض الآخر إعتبره تحقيق نتيجة ، و توسع الخلاف أيضا في الأساس القانوني الذي تبني عليه مسؤولية الناقل الجوي عن الإخلال بهذا الإلتزام ، هذا الأخير هو الذي يدفعنا إلى طرح التساؤل التالي : ماهو مضمون إلتزام الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب ؟ و ما هي الطبيعة القانونية لهذا الإلتزام ؟ هل هي بدل عناية أم تحقيق نتيجة ؟ و على أي أساس تبني مسؤولية الناقل الجوي عن الإخلال به ؟ و ما هو موقف كل من إتفاقية وارسو 1929 و بروتوكول لاهاي 1955 المعدل لها و إتفاقية مونتريال 1999 و كذلك قانون الطيران المدني الجزائري من ذلك ؟

للإجابة على كل هذه الإشكاليات سنحاول الإجابة في قسمين ، الأول سنتطرق فيه إلى مضمون الإلتزام بضمان سلامة الراكب في النقل الجوي و نبرز فيه مفهوم و طبيعة القانونية لهذا الإلتزام ، بينما سنُبرزُ في القسم الثاني جزاء إخلال الناقل الجوي بهذا الإلتزام و سنتطرق فيه إلى كل من أساس المسؤولية و نبرز موقف الإتفاقيات و المشرع الجزائري من خلال قانون الطيران المدني من ذلك ، بالإضافة إلى شروط قيام هذه المسؤولية .

أولا : مضمون إلتزام الناقل بضمان سلامة الراكب :

يرتب عقد النقل الجوي للأشخاص إلتزامات متبادلة بين طرفيه ، تجد هذه الإلتزامات مصدرها

1 - طالب دكتوراه مخبر القانون البحري و النقل جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان -

في العقد ذاته ، و عليه نجد أنه من بين أهم الإلتزامات الملقة على عاتق الناقل الجوي هي الإلتزام بضمان سلامة الراكب ، و بالتالي سنتطرق في هذا القسم عن مفهوم هذا الإلتزام مع تحديد طبيعة القانونية له .

1_ مفهوم الإلتزام بضمان سلامة الراكب :

بالرجوع إلى البحث عن مفهوم الإلتزام بضمان السلامة نجد أن الأصل فيه أنه تابع من الإلتزام العام بالسلامة الذي يجد مصدره في القواعد العامة مثل القانون الدستوري و القانون المدني ، مثل حماية الشخص و ممتلكاته... إلخ ، لكن هذه الحماية الموجودة في القواعد العامة لم تعطي حماية و أمان أكثر، هذا ما أدى إلى تبني القواعد و النصوص العضوية الأخرى حماية أكبر للطرف الضعيف في العلاقة التعاقدية ، الذي نجده الراكب في عقد النقل الجوي بإعتباره موضوع دراستنا

و من بين التشريعات التي كرس هذا الإلتزام نجد نصوص القانون الطيران المدني الجزائري¹ و كل من القانون الجوي المصري و الفرنسي... إلخ ، بالإضافة إلى كل من إتفاقية وارسو و تعديلاتها² ، و كذلك إتفاقية مونتريال³ ، هي الأخرى خصت بحماية الراكب المسافر في عقد النقل الجوي للأشخاص بتكريس هذا الإلتزام بضمان سلامة الراكب من حوادث النقل الجوي .

منه نجد أن الإلتزام بالسلامة كان أول إقرار له كان راجع للإجتهاد القضاء الفرنسي ، حيث ظهر هذا الإلتزام كإلتزام جوهري على الناقل ، بضمان سلامة الراكب و إستمر العمل عليه منذ أن صدر حكم محكمة النقض الفرنسية في 21 نوفمبر 1911 ، و قد كان ذلك بدعم من الفقه⁴ .

أما عن الإلتزام بضمان سلامة الراكب في عقد النقل الجوي للأشخاص فوجد عدة تعاريف تشير غالبيتها إلى مضمون واحد ، هو أن يلتزم الناقل بتوصيل المسافر إلى نقطة الوصول المتفق عليه سليما معافي⁵ .

و بالرجوع إلى موقف المشرع الجزائري من خلال قانون الطيران المدني الجزائري نجده هو الآخر و إن لم ينص صراحة في نصوصه على الإلتزام بضمان السلامة ، الا انه بالمقاربة بين النصوص

1 - القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998 ، ج ، رقم 98 لسنة 1998 .
2 - إتفاقية وارسو للنقل الجوي ثم إبرامها في 12 أكتوبر 1929 ، و دخلت حيز النفاذ الدولي في سنة 1933 ، جاءت هذه الإتفاقية لتوجد القواعد و نصوص القانون الجوي في كل دول العالم ، مع العلم أن لهذه الإتفاقية عدة تعديلات بروتوكولات مختلفة.

3 - إتفاقية مونتريال المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي ثم التوقيع على هذه الإتفاقيات في مدينة موريال بتاريخ 28 ماي 1999 ، و دخلت حيز التنفيذ في نوفمبر 2004

4 - وجدي عبد الواحد علي ، التعويض عن الإخلال بإلتزام ضمان سلامة الراكب و المسافر ، شركة رشدي للطباعة ، ط 1 ، مصر ، 2003 ، ص 22 .

5 - عيسى غسان ربيضي ، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص و أمتعتهم ، دراسة مقارنة ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، ط 1 ، عمان ، 2008 ، ص 92

نجده يؤكد على هذا الالتزام ضمينا و هو ما نستخلصه من نص المادة 145 منه ، التي أوجبت مسألة الناقل الجوي عن الأضرار التي يصاب بها شخص منقول و التي تؤدي إلى تحقيق ضرر سواء بالوفاة أو الجرح ، و يشمل هذا الضرر في طياته كل من الضرر الجسدي و العضوي أو الوظيفي بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية و بالتالي فإن مصدر الإلتزام بضمان السلامة مصدره العقد و هذا ما أكدته المادة 131 من نفس القانون¹ و هو ما ذهب إليه كل من التشريع المصري و الفرنسي عكس ما ذهب إليه القانون الإنجليزي و الأمريكي الذي أقر أن مصدر هذا الإلتزام ينشأ من القانون مباشرة.²

أما بالرجوع إلى الإتفاقيات الدولية نجد أن إتفاقية وارسو المعدلة بروتوكول لاهاي هي الأخرى أخذت بما جاء به من موقف المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني بإعتبار أن الجزائر مصادق على إتفاقية وارسو بروتوكول لاهاي المعدل لها.³

حيث نجدها هي الأخرى لم تنص صراحة على إلتزام الناقل الجوي للأشخاص بضمان سلامة الراكب ضمن نصوصها ، و إنما يستنتج من خلال نصوصها و خاصة المادة 17 منها ، التي أقرت صراحة عن مسألة الناقل عن الضرر الذي يقع للراكب في حالة وفاة المسافر أو جرحه أو إصابته بأي أدى بدني آخر ، و هي تؤكد بذلك عن مدى حرصها على سلامة الراكب ضمن مرحلة النقل الجوي.

أيضا إتفاقية مونتريال 1999 لم تختلف كثيرا عن إتفاقية وارسو و لم تشر صراحة عن إلتزام الناقل بإلتزام بضمان سلامة الراكب و إنما بالبحث في ثنايا نصوصها نجدها تقر مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يلحق بالركاب و هو ما أكدته المادة 17 فقرة الاولى من الإتفاقية .

2. الطبيعة القانونية للإلتزام بضمان سلامة الراكب :

إن تحديد الطبيعة القانونية للإلتزام بضمان سلامة الراكب له فائدة في معرفة و تحديد مسؤولية النقل الجوي للأشخاص⁴ ، و الأصل نجد أن الإلتزام إما ان يكون ببدل عناية أو يكون بتحقيق نتيجة، و لذا يجب علينا أن نبرز الطبيعة القانونية لهذا الإلتزام .

1 -تنص المادة 131 من قانون الطيران المدني الجزائري على ما يلي:« ينبغي أن يتم أي نقل جوي عمومي طبقا لعقد يلتزم بموجبه الناقل بواسطة الطائرة بنقل أشخاص مسجلين بأمتهتهم أو بدونها ، بمقابل من محطة جوية إلى أخرى .»
2 -عدلي أمير خالد ، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2000 ، ص 62 .
3 -صادقت الجزائر على إتفاقية وارسو 1929 و بروتوكول لاهاي 1955 بموجب المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 2 مارس 1964 ، ج ر ، رقم 26 ، سنة 1964.
4 -تحديد طبيعة الإلتزام الناقل بضمان سلامة الراكب ما إذا كان إلتزاما بتحقيق نتيجة أم ببدل عناية ، قليل الجدوى ، فطبيعة هذا الإلتزام لها أهمية كبيرة عند إثبات مسؤولية الناقل أو عند قيام الناقل بدفع المسؤولية عنه، مشار اليه عند: وهيبة بناصر ، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2014 ، ص 91 .

أ_الإلتزام بضمان السلامة الراكب إلتزام ببدل عناية :

الإلتزام ببدل عناية هو الإلتزام ببدل جهد يهدف إلى الغرض ، بغض النظر إن تحقق أو بأن لا يتحقق ، و لقد إصطلح على تسمية هذا الإلتزام في الفقه الفرنسي عبارة obligation de moyen أي الإلتزام ببدل وسيلة ، و يعبر عنه بعض الفقه بالإلتزام ببدل عناية ¹.

من الأنظمة القانونية ما يعتبر الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب بالإلتزام قانوني محله بدل أقصى درجة من العناية للحفاظ على سلامة الراكب ، النظام القانوني في الولايات المتحدة الأمريكية ، فرغم عدم وجود نص صريح في القانون الأمريكي يقضي بأن الناقل الجوي يضمن سلامة الراكب إلا أن ذلك لا يعني حرية الناقل في توصيل الراكب سليماً معافى أو توصيله جثة هامدة عند مطار الوصول ، إذ لا بد من قواعد تحكم المسألة ، و نجد هذه القواعد أساسها في النظام العام الأمريكي الذي يهيمه سلامة جسم الإنسان أينما كان ².

و بالرجوع إلى إتفاقية وارسو نجدها هي الأخرى نصت على هذا الإلتزام في مادتها 17 منها صراحة ، و لكنها لم تعتنق على حد قول غالبية الفقهاء القانون الجوي أي من التصورين السابقين لهذا الإلتزام ، و إنما أخذت بحل توقيفي مؤداه إعتبار هذا الإلتزام إلتزاماً ببدل عناية مع نقل عبئ الإثبات إلى الناقل بحيث يفترض وقوع الخطأ من جانبه يستوجب مسؤولية بمجرد إصابة الراكب أو وفاته حتى يقيم الدليل على العكس ³.

أما بخصوص المشرع الجزائري من خلال تحليل نصوص قانون الطيران المدني نجده جمع بين هذين الإلتزامين ⁴، فتارتا نجده يقر بأن إلتزام بضمان سلامة الراكب هو إلتزام بتحقيق نتيجة و هو ما أقرته المادة 145 منه و ذلك بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الراكب في حالة الوفاة أو الجرح أو أي ضرر بدني آخر ، أما من جهة أخرى نجده يعطي للناقل الجوي الحق في نفي الخطأ عن نفسه بإثبات أنه تصرف تصرف الناقل العادي من خلال إتخاذة كافة التدابير الضرورية للحيلولة دون وقوع الضرر مما يوحي أنه إلتزام ببدل عناية ، و بالمقاربة بين النصين نجد أنه إلتزام ببدل عناية .

ب_الإلتزام بضمان سلامة الراكب إلتزام بتحقيق نتيجة :

الإلتزام بتحقيق نتيجة يقصد به في مفهوم القانون الجوي هو نقل الراكب من مكان لآخر

1 -وجدي عبد الواحد علي ، المرجع السابق ، ص 37 .

2 -أسيل باقر جاسم ، صفاء تقي عبد نو ، أحمد سلمان الشهيبي ، قيام مسؤولية الناقل عن الإخلال بضمان سلامة في حوادث الإرهاب الجوي ، مقال منشور بمجلة جامعة واسط للعلوم الإنسانية ، العدد 22 ، 2013 ، ص 129 .

3 -محمد فريد العريني ، محمد السيد الفقي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، ط1 ، لبنان ، 2005 ، ص 568.

4 -باعتبار الجزائر مصادقة على إتفاقية وارسو فنجد قانون الطيران المدني الجزائري أخذ نفس الأحكام الخاص بالإلتزام بضمان سلامة الراكب من إتفاقية وارسو ، حيث أخذ بحل توقيفي مؤداه إعتبار هذا الإلتزام ببدل عناية مع نقل عبئ الإثبات إلى الناقل .

سليما معافي أي حمايته أثناء فترة النقل من كل ضرر قد يحصل له ، و قد ذهب الفقه في هذا الإتجاه ، و إعتبر أن طبيعة الإلتزام بضمان سلامة الراكب هو إلتزام بتحقيق نتيجة و ليس إلتزام ببذل عناية ، فعلى الناقل القيام بما هو مفروض عليه من دعم وسائل الحماية للمسافر و إتخاذ ما يُلزم لذلك ، و عليه فإن الناقل ملزم عن إرشاد الراكب داخل الطائرة بربط أحزمة و إستعمال أطواق النجاة و أجهزة الأكسجين ...الخ.¹

أما عن التشريعات التي اخذت هذا الاتجاه نجد كل من التشريع المصري و الفرنسي إعتبر أن إلتزام الناقل بضمان سلامة الراكب إلتزام بتحقيق نتيجة² ، و لقد سلكت هذا الإتجاه إتفاقية مونتريال ، و إعتبرت بذلك أن إلتزام الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب إلتزام بتحقيق نتيجة ، و بالتالي فقد تحول التوجه نحو المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي على الإلتزام بضمان السلامة و يظهر ذلك في تصعيد هذا الإلتزام و الإرتقاء به من مجرد إلتزام ببذل عناية إلى إلتزام بتحقيق نتيجة بفضل مجموعة من العوامل المتمثلة أساسيا في ضغط الفقه و مناداته بتشديد مسؤولية الناقل الجوي ، و التعديل القضائي مما يتماشى مع حماية المسافرين إلى جانب التطور التكنولوجي الهائل الذي سجلته الصناعة الجوية ، و بالتالي نجد أن المسؤولية الموضوعية تقوم على أساس الضرر لا الخطأ و هي وصول الراكب سليما معافي و السهر على حمايته طيلة فترة تواجده في حراسة الناقل.³

ثانيا : جزاء إخلال الناقل الجوي بإلتزام ضمان سلامة الراكب من حوادث النقل الجوي :

بينما في القسم الأول أن الناقل الجوي ملزم بضمان سلامة الراكب حتى وصوله إلى مطار الوصول و بينا مضمون و طبيعة هذا الإلتزام ، و بالتالي فإنه من المؤكد أن أي إهمال أو تقاعس في تنفيذ هذا الإلتزام يترتب عليه قيام مسؤولية الناقل الجوي ، و بطبيعة الحال فقد كانت مسؤولية الناقل الجوي تجاه هذا الإلتزام محل تباين و إختلاف بين الفقه و القضاء من جهة ، و من جهة أخرى من جانب الإتفاقيات و التشريعات الداخلية ، لذا سنتطرق إلى الأساس مسؤولية الناقل الجوي في قانون الطيران المدني الجزائري و كل من إتفاقية وارسو 1929 و مونتريال 1999 (1)، و سنتطرق إلى شروط قيام مسؤولية الجوي (2) .

1 -محمد محمود عبانة ، أحكام عقد النقل البحري -النقل البحري - النقل البري - النقل الجوي ، الدار الثقافة للنشر و التوزيع ، ط 1 ، عمان ، 2015 ، ص 308.

2 -أكرم ياملكي ، القانون الجوي ، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الأردن ، 1998 ، ص 121 .

3 -تجدر الإشارة إلى أن الإلتزام بضمان سلامة الراكب يعتبر وفقا لإتفاقية مونتريال 1999 إلتزاما بتحقيق نتيجة ، و لكن حين تكون قيمة التعويضات المطالب بها في حدود 100 حق سحب خاص ، أما إذا تجاوزت تلك القيمة هذا الحد فإن إلتزامه لا يعدو ان يكون مجرد إلتزام ببذل عناية مع قلب عبء الإثبات و إلقائه على الناقل كما هو الحال في إتفاقية وارسو 1929 مشار اليه لدى دلال يزيد ، مسؤولية الناقل الجوي لأشخاص في النقل الجوي الداخلي و الدولي ، رسالة دكتوراه ، جامعة تلمسان ، كلية الحقوق ، 2009-2010 ، ص 98 .

1_ أساس مسؤولية الناقل الجوي عن إخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب :

من المؤكد أن الناقل الجوي مسؤول عن سلامة الراكب أثناء وجوده في عهده ، و بالتالي فإن إصابة هذا الراكب بضرر بغض النظر عن ما إذا كان في صورة وفاته أو إصابته بجروح سيؤدي حتما الى قيام مسؤولية الناقل ، و ذهب البعض إلى أكثر من ذلك بإعتبار ضرر نفسي الذي يترتب حادث من حوادث النقل هو الآخر يعد ضرر يسأل عنه الناقل الجوي .

و بالتالي فقد اختلفت كل من الأنظمة التشريعية الوطنية و الدولية في وضع تشريع دولي يوحد مسؤولية الناقل الجوي و التعويض عنها و خاصة في الجزء الخاص المتعلقة بمسائلة الناقل الجوي عن إخلال بضمان سلامة الراكب .

و بالرجوع إلى موقف إتفاقية وارسو 1929 و بروتوكول لاهاي من أساس مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة الراكب ، نجد أنهما لم تبيينان نظام بشكل صريح ، بل إنها أتت بصورة تصالحية بين الإتجاهات ، و أقامت التوازن بين مصالح الناقلين الجويين و مصالح المرسلين و المسافرين ، فلم تقم مسؤولية الناقل الجوي على فكرة المخاطر و تحمل التبعة نظرا لأن هذا الإتجاه فيه تشديد في مسؤولية الناقل الجوي في وقت كان فيه الطيران التجاري حديث الولادة ، و لم تسلك الاتفاقية بشكل تام الإتجاه الأنجلوسكسوني و الذي يقيم مسؤولية الناقل الجوي على فكرة الخطأ التقصيري الواجب الإثبات من قبل المتضرر ، حيث فيه تضحية بمصالح المسافرين أو المرسلين بسبب صعوبة إثبات خطأ الناقل الجوي ¹.

و بما أن إتفاقية وارسو جاءت توازن بين مصالح الناقلين الجويين من جهة و الركاب من جهة أخرى ، إختارت قرينة الخطأ التي تعفي الراكب من الإثبات دون أن تحرم الناقل من حقه في التخلص من المسؤولية ، فأصبح الناقل بموجب المادة 17 من إتفاقية². مسؤولا بمجرد إصابة الركاب ، إلا إذا أثبت الناقل و تابعوه أنهم قد إتخذوا الإحتياطات الضرورية لدرء الضرر أو إستحال عليهم ذلك و هذا ما جاء في نص المادة 20 من نفس الإتفاقية أو أثبت أن الضرر ناتج عن خطأ المضور نفسه طبقا لنص المادة 21.³

و نستنتج مما سبق أن مسؤولية الناقل الجوي وفق إتفاقية وارسو 1929 عن إخلال بالإلتزام بضمان سلامة الراكب مسؤولية عقدية قائمة على أساس الخطأ المفترض ، بمعنى أن المسافر لا يلتزم بإقامة الدليل على وجود خطأ من أي نوع كان ، من جانب الناقل ، و قد روعي في هذه القاعدة

1 -عيسى ربضي غسان ، المرجع السابق ، ص 81 .

2 -نص المادة 17 من إتفاقية وارسو 1929 على ما يلي : « يكون الناقل الجوي مسؤولا عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي ادى بدني اخر يلحق بالراكب إذا كان الحادث الذي نولد عنه الضرر قد وقع على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات الصعود و النزول .»

3 -وهيبة بناصر ، المرجع السابق ، ص 109.

مصلحة الركاب ، و من أجل تخفيف قسوة قرينة الخطأ المفترض لم تجعل الإتفاقية هذه القرينة قرينة قاطعة ، بل أجازت للناقل تفويضها بإثبات أنه هو و تابعيه قد إتخذوا كل الإحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم إتخاذها ، أو أن الضرر قد تسبب أو يساهم بخطئه في إحداث الضرر .¹

قد تم تعديل إتفاقية وارسو في بروتوكول لاهاي ، و بروتوكولات أخرى ، إلا أنه بقيت مصالح الناقلين الجويين تغلب على مصالح المسافرين حيث بقي أساس المسؤولية نفسه المقرر في الاتفاقية و لم يتغير أي بقي أساس المسؤولية الخطأ المفترض في بروتوكول لاهاي 1955 ، غير أن البروتوكولات الأخرى أخذت على الاساس المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس الخطر لا الخطأ المفترض .

و بالبحث أيضا عن موقف إتفاقية مونتريال نجدها هي الأخرى تأخذ المنحى الذي ذهبت إليه إتفاقية وارسو 1929 ، و ذلك من خلال الإختلاف حول أساس المسؤولية ، و عليه نجد أن إتفاقية مونتريال تعد مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة الركاب أو إصابته بأضرار بدنية مسؤولية ذات مستويين ، فهي بذلك ذات طبيعتين تبعا لخضوعها للمستوى الأول و المستوى الثاني ، إذ تعتبر مسؤولية كأصل عام قائمة على أساس الضرر إذا كانت قيمة التعويضات المطالب بها في حدود 100 وحدة حقوق سحب خاصة ، و هو المستوى الأول ، و لا يملك الناقل دفع هذه المسؤولية إلا بإثبات خطأ المضرور فقط ، بينما تعتبر مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة الركاب أو إصابته بجروح حين تتجاوز قيمة التعويضات التي يطالب بها المضرور ذلك الحد أي 100 ألف وحدة حق سحب خاص و هو المستوى الثاني مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ ، حيث يجوز للناقل نفي هذه القرينة و بالتالي درء المسؤولية عنه ، بإثبات أن الضرر نشأ فقط عن إهمال أو فعل أو إمتناع صادر عن الغير ، فضلا عن إثبات خطأ المضرور .²

أما عن موقف المشرع الجزائري من خلال نصوص و قواعد قانون الطيران المدني نجده لم يختلف عن ما ذهبت إليه إتفاقية وارسو 1929³ ، و بالبحث عن أساس مسؤولية الناقل الجوي عن إخلال بالتزام ضمان سلامة الركاب نجده يقرها في مواد من 145 إلى 156 من نفس القانون ، و عليه فالمشرع الجزائري يفيد بأن إلتزام الناقل الجوي بضمان سلامة الركاب هو إلتزام ببذل عناية و عليه فإن إخلال الناقل بإلتزامه الذي يفرضه عليه عقد النقل الجوي للركاب سيؤدي حتما إلى ضرر يصيب الركاب الذي يستوجب قيام مسؤولية الناقل الجوي ، و قد نصت المادة 145 من قانون الطيران المدني الجزائري على ما يلي : « الناقل مسؤول عن الخسائر و الأضرار التي يصاب

1 - محمد فريد العريني ، محمد السيد الفقي ، المرجع السابق ، ص 559.

2 - دلال يزيد ، المرجع السابق ، ص 73.

3 - نص مشرع الجزائري من خلال المادة 150 من قانون الطيران المدني 98-06 على ان الجزائر أخذت بأحكام إتفاقية وارسو 1929 و بروتوكول لاهاي 1955 فيما يخص أحكام مسؤولية الناقل الجوي .

بها شخص منقول و التي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له حرجا أو ضرر شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن طائرة أو خلال أي عملية إركاب أو نزول .

و منه نستنتج مسؤولية الناقل الجوي عن إخلاله بضمان سلامة الراكب وهي مسؤولية عقدية قائمة على أساس الخطأ المفترض و لا يقع على عاتق الراكب إثبات تقصير الناقل أو إهماله و إنما يفترض خطأ الناقل بمجرد وقوع الضرر لاحق بالراكب ، غير أن هذا الخطأ قابل لإثبات العكس بإتاحة الفرصة للناقل لإثبات إتخاذ التدابير اللازمة لتفادي الضرر بما ينفي عنه الخطأ ، و منه يعود إلزامه في الأصل إلزاما ببذل عناية مع نقل عبء الإثبات إلى الناقل دون تحميل الراكب ذلك .

بعد أن بينا اساس و طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في كل من قانون الطيران المدني الجزائري و كل من إتفاقية وارسو 1929 و بروتوكول لاهاي 1955 المعدل لها ، و بالإضافة إلى إتفاقية مونتريال 1999 ، و بالتالي نجد أن لهذه المسؤولية شروط و ضوابط من أجل أن تقوم و ترتب آثارها القانونية .

2. شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي عن إخلال بضمان سلامة الراكب :

يتطلب لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن إخلاله بضمان سلامة الراكب توافر 3 شروط وهي

شرط الأول : وقوع حادث أدى إلى الإخلال بضمان السلامة

شرط الثاني : أن يقع هذا الحادث على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود او النزول

شرط الثالث : أن ينتج عن الحادث ضرر يصيب المسافرين

أ- شرط الأول : وقوع حادث أدى إلى الإخلال بضمان السلامة :

إن وقوع الحادث الجوي هو أول شرط يجب توافره لقيام مسؤولية الناقل الجوي ولم تشر إتفاقية وارسو 1929 عن تحديد مفهوم مصطلح الحادث (accident) و بيان المقصود به ، لذلك اختلف الفقه في ذلك ، و يمكن القول أن المحاولات التي بذلها الفقهاء لتحديد مفهوم الحادث الجوي أسفرت عن ظهور إتجاهين رئيسيين هما :

الإتجاه الأول:و هو الإتجاه الذي يطبق من مفهوم الحادث الجوي فيقصره على الواقعة الفجائية الناجمة عن عملية النقل و المرتبطة من حيث أصلها بإستغلال الطائرة ، كالعطل التقني الخلل الميكانيكي و يتطلب هذا الإتجاه لإسباع وصف الحادث على الواقعة أن يكون فجائيا ، أي ليس تدريجيا ، و أن يكون خارجيا ، أي لا علاقة له بالراكب و أن يكون مرتبط بعملية النقل أي ناتجا عن إستغلال الطائرة ، و يرى من الفقه أن إثبات الصلة الزمانية و المكانية بين الحادث و

عملية النقل يكفي لإثبات رابطة السببية بين إستغلال الطائرة و وقوع الحادث.¹

الإتجاه الثاني: يرى أنصار هذا الإتجاه أن الحادث هو أي عامل خارجي عن الشخص المضروب يترتب عنه الماساس به أو كل أمر طارئ ناتج عن عملية النقل ذاتها.²

و لهذا فإن المعنى الراجح للحادث عند الفقهاء هو : « كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل و مرتبطة من حيث أصلها بإستغلال الطائرة » . و على ذلك لا يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يلحقه مسافر لمسافر آخر ، لأن الضرر الذي أصاب المسافر لم ينجم عن عملية الاستغلال الجوي³ ، و بهذا المعنى يتفق تماما مع مبادئ المسؤولية الشخصية التي أرسيتها إتفاقية وارسو و بروتوكول لاهاي⁴.

أما في القانون الجزائري فقد عرف الحادث في نص المادة 93 من قانون الطيران المدني رقم 06-98 كما يلي «: يقصد في مفهوم هذا القانون بعبارة الحادث واقعة مرتبطة بإستغلال طائرة يحدث خلالها :

- إختفاء أو تحطم الطائرة
- وفاة شخص أو عدة أشخاص على متن الطائرة أو على الأرض أو إصابتهم بجروح بليغة
- تعرض الطائرة لخسارة شأنها أن تقلل بصفة ملحوظة من مقاومتها و أدائها عند الطيران و تتطلب تصليحا هاما⁵ .

- كذلك نجد أن نصوص قانون الطيران المدني تعتبر التصادم الحاصل بين الطائرتين حادثا⁶.

و عليه فقد تصدى القضاء في أحكامه و خاصة في الولايات المتحدة الأمريكية و فرنسا الى إشكالية وضع مفهوم جديد للحادث ، و لم يعد لفظ حادث مقصور على الأعطال التقنية و الميكانيكية للطائرة أثناء الرحلة الجوية أو الوقائع المرتبطة بعملية النقل الناشئة عن استغلال بل أصبح مفهوم الحادث يعني كل واقعة فجائية غير معتادة تخل بالسير المعتاد للرحلة الجوية . أو هو كل واقعة فجائية غير معتادة خارجية عن الشخص المضروب.⁷

1 -أسيل باقر جاسم و آخرون ، المرجع السابق ، ص 136

2 -وهيبة بناصر ، المرجع السابق ، ص 122

3 -عيسى ربطي غسان ، المرجع السابق ، ص 94 .

4 -عدلي أمير خالد ، المرجع السابق ، ص 63 .

5 -أسوء حادث عرفته الجزائر منذ إستقلالها كان يوم 6 مارس 2003 بتحطم طائرة الركاب بعد دقائق من إقلاعها من مطار تمناست جنوب الجزائر متجهة إلى الجزائر العاصمة ، كانت تقل 103 شخص من بينهم 97 راكبا و طاقم الطائرة مكون من 6 أفراد ، أدى الحادث إلى مقتل 102 راكباما عدا شخصا واحد ، مشار إليه لدى وهيبة بناصر ، المرجع السابق ، ص 122

6 -أنظر المواد من 165 إلى 170 من نفس القانون .

7 -أسيل باقر جاسم و آخرون ، المرجع السابق ، ص 137 .

و منه فإن وقوع الحادث شرط من شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي عن إخلاله بضمان سلامة الراكب ، و يعد هذا الحادث بمثابة الخطأ الصادر من الناقل الموجب للمسؤولية .

ب_الشرط الثاني : أن يقع هذا الحادث على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود أو النزول:

أشرنا في تعريف الحادث إلى ضرورة إرتباطه بعملية النقل و قد حرصت المادة 17 من إتفاقية وارسو و المادة 145 من قانون الطيران المدني الجزائري و حتى المادة 17 من إتفاقية مونتريال على إبراز هذا الإرتباط ، حيث ألزمت أن يقع الحادث على متن الطائرة ، او أثناء النزول منها أو الصعود إليها ، و لا تثور الصعوبة إذا وقع الحادث أثناء وجود الراكب داخل الطائرة إذ يكون محكوما بنصوص الإتفاقية بصريح النص ، و يكون الناقل مسؤولا و قد أصبح الراكب تحت رعايته ، و أيضا لصعوبة في الأمر ، إذا وقع الحادث أثناء صعوده أو نزوله إذ تتم عملية الصعود او النزول تحت إشراف الناقل أو مندوبيه ¹.

و بالتالي النطاق الزمني مفهوم بالنسبة التي يكون الراكب على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود أو النزول ، و لكن نجد في بعض الأحيان يكون الحادث خارج عن هذه الفترة ، إذن هل الناقل الجوي يسأل عن سلامة الراكب أثناء الإنتظار في صالة المطار أو أثناء النقل من المدينة إلى المطار أو بالعكس ؟ .

للإجابة على هذا التساؤل نلاحظ أن المادة 17 من إتفاقية وارسو و المادة 145 من قانون الطيران المدني الجزائري ، لم تذكر حالة تعرض الراكب لضرر أثناء الإنتظار في صالة المطار ، لذا يرى البعض ² أن الراكب و هو موجود في صالة المطار بانتظار الطائرة فإنه طبقا لإتفاقية وارسو ، لا يكون الناقل الجوي مسؤول عنه و عن الأضرار الذي تلحق به أثناء وجوده في المطار أو أثناء تجواله في صالات المطار طالما لم يكن موجود تحت إمرة الناقل أو أحد تابعيه أو في حراسة ، لأن هذا المبني على خلاف الحال بالنسبة للشركات السكة الحديدية ، ليس ملك لشركات النقل الجوي و لا تقوم هذه الأخيرة إلا بإستغلالها بالإضافة إلى ذلك يكون الراكب حرا في التحرك داخل ردهات المطار ، و عليه لا يسأل الناقل الجوي عن سلامته داخل المطار ، و الحجة في ذلك أن فترة النقل لم تبدأ بعد و عملية النقل البري من المدينة إلى المطار فقد إنتهت .

أما في حالة نقل الركاب من المدينة إلى المطار و بالعكس ، نلاحظ أن شركات الطيران في أغلب الأحيان تقوم بهذه المهمة ، و لكن مع ذلك لم تدخل ضمن عملية النقل البحري ، و بالتالي نجد أن إتفاقية وارسو لم تنص على خضوع هذه العمليات لقانونها ، و يجب عدم الخلط بين النقل

1 -محمود مختار بربري ، عمر فؤاد عمر ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2003، ص 148 .

2 -هوزان عيد المحسن عبد الله ، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن سلامة الركاب ، دراسة مقارنة ، مقال منشور بمجلة كلية الحقوق و العلوم السياسية ، العراق ، ص 13.

البري من المدينة إلى المطار ، و هو يعتبر عملية قائمة بذاتها ، و بين نقل بري اخر قد يكون متمما لعملية النقل الجوي كأن تصادف و هي الطائرة ظروف جوية نسبية فتضطر إلى الهبوط في أقرب مطار ، و تقوم شركة الطيران بنقل ركاب برا إلى مطار آخر لإستئناف رحلتهم بالطائرة في ظروف جوية أحسن فمثل هذا النقل يكون متمما للعملية الجوية و تسري عليه شروط الواردة في عقد النقل الجوي ، و في هذا المعنى قضت المحكمة العليا لولاية فلوريدا في قضية متعلقة بنقل داخلي ، أقرت المحكمة بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي أصابت الراكب .¹

أما عن موقف المشرع الجزائري فأخذ بالمعيار المستقر عليه² حسب ما ورد في المادة 145 من قانون الطيران المدني الجزائري : « ...أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة او خلال عملية إركاب أو نزول »³.

و عليه نستنتج أن تحديد نطاق الزماني لفترة عملية النقل له فائدة في معرفة المدة التي يكون فيها الناقل ملزما بضمان سلامة الراكب و بالتالي معرفة النطاق الزمني لمسؤولية الناقل الجوي عن إخلاله بهذا الإلتزام .

2_ الشرط الثالث : أن ينتج عن الحادث ضرر يصيب الراكب :

لا شك أن الضرر هو شرط أساس لإنعقاد المسؤولية بنوعيتها العقدية و التقصيرية و الضرر هو الأذى الذي يصيب الشخص في حقوقه أو في مصلحة مشروعة له ، كثروته و جسمه أو حياته أو صحته ، و تطبيقا لذلك فإن مسؤولية الناقل الجوي عن الإخلال بضمان سلامة الراكب لا تنعقد إلا إذا أصيب الراكب بضرر ، و السؤال الذي يثور هنا ما هو الضرر الذي تقوم معه مسؤولية الناقل الجوي عن الإخلال بضمان سلامة الراكب ؟

الواقع من الأمر فإن المادة 17 من إتفاقية وارسو 1929 تشير إلى ذلك ، إذ تنص على أنه : « يسأل الناقل عن الضرر الذي وقع في حالة الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر يلحق المسافرين ... » و قد ذهب معظم الفقه إلى ذكر قيام مسؤولية الناقل عن الضرر الحاصل في حالة الوفاة أو الجرح أو إصابته بأي أذى بدني آخر ، و قد أثار المصطلح الأخير « أي أذى بدني آخر » عدة تساؤلات حول إمكانية إعتبار الأضرار النفسية أو المعنوية ضمن مفهوم المصطلح الأخير أم لا ، و لا سيما أن الحاجة أضحت متزايدة في أعقاب إزدياد حوادث الإرهاب التي غالبا ما تؤدي إلى توليد أضرار

1 - هوزان عبد المحسن عبد الله ، المرجع السابق ، ص 15.

2 - الرأي الراجح هو إجماع الفقه و القضاء على أن مسألة الناقل الجوي ترتب على الإخلال بإلتزام بضمان سلامة لا تسري إلا من لحظة مغادرة المسافر بأمر من الناقل الجوي أو أحد تابعيه قاعة الإنتظار الخاصة بالمسافرين في المطار للتوجه إلى الطائرة لنقله ، و تبقى هذه المسؤولية طول تواجد المسافر على متن الطائرة و تنتهي لحظة وصوله مبان المطار الوصول و تخلصه من وصاية الناقل الجوي أو تابعيه مشار اليه لدى وهيبة بناصر ، المرجع السابق ، ص 128 .

3 - وهيبة بناصر ، المرجع السابق ، ص 130 .

معنوية أو نفسية لدى الركاب¹.

هذا الأخير يدفعنا إلى التساؤل حول مدى إعتبار حادث الإرهاب يدخل في نطاق مفهوم الحادث طبقا لإتفاقية وارسو أم لا ؟ للإجابة على هذا التساؤل نرى أن المحاكم الأمريكية لم تتردد طويلا في إدخال الإرهاب الجوي ضمن مفهوم الحادث المنصوص عليه في المادة 17 من الإتفاقية و الذي يمكن المتضرر من حادثة الإختطاف أو الإرهاب الجوي من مسألة الناقل الجوي و مطالبته بالتعويض ، حيث كانت هناك قضية في عام 1972 عرضت على المحاكم الأمريكية حول مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإختطاف طبقا للمادة 17 من الإتفاقية ، و ذهبت المحكمة في حكمها إلى أن الناقل يعتبر مسؤولا عن عمليات إختطاف الطائرات ، و بالتالي مسؤول عن الضرر المعنوي أو النفسي الذي يسببه هذا الأخير للراكب ، ولناقل أن يثبت أنه إتخاذ التدابير اللازمة لمنع وقوع هذا الضرر لنفي المسؤولية عنه².

بالرجوع إلى موقف المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني 06/98 نجده خالف كل من إتفاقية وارسو 1929 ، و مونتريال 1999 ، اللتان أثارت جدلا فقها طويلا المدى بإعتبار الناقل مسؤولا عن الأضرار النفسية و العقلية جراء عمليات القرصنة الجوية ، فطبقا للمادة 145 من نفس القانون تنص على انه :« يكون الناقل الجوي مسؤولا عما يلحق بالراكب من الأضرار التي تقع في حالة الوفاة أو الجرح أو الأذى البدني ، شريطة أن يكون سبب ذلك الضرر أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال آية عملية إركاب أو نزول ».

و تشمل عبارة ضرر حسب مفهوم هذه المادة أي ضرر جسدي ، عضوي ، وظيفي ، بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية »

و من هذا النص يمكننا أن نستخلص الموقف الإيجابي الصريح للمشرع الجزائري حول مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تحصل للراكب سواء كان الضرر في حالة وفاة او الجرح أو الأذى البدني ، و حرص على تبيان مفهوم الضرر على أنه ضرر جسدي ، عضوي أو وظيفي بما في ذلك كيفية الضرر الذي يصيب المدارك العقلية³.

و بالتالي فإذا توافرت هذه الشروط الثلاث كانت كفيلة بقيام مسؤولية الناقل الجوي عن إخلاله لإلتزام بضمان سلامة الركاب ، و يستوجب جبر هذا الضرر بتعويض الركاب أو ورثته في حالة وفاته ، و لكن نجد أن هذه المسؤولية محدودة أي أن الناقل لا يعوض كامل الضرر إنما جزء محدد سواء في إتفاقية أو القانون الداخلي ، كما تستثنى من ذلك التعويض الناقل سيء النية و

1 -أسيل باقر جاسم و آخرون ، المرجع السابق ، ص 135 و 136 .

2 -هوزان عبد المحسن عيد الله ، المرجع السابق ، ص 16 .

3 -المرجع نفسه ، ص 16 .

يستفيد من هذا التحديد ، إذا ثبت أن هذا الضرر ناتج عن غش أو خطأ جسيم أو خطأ إرتكبه هو أو أحد تابعيه خلال ممارستهم لوظائفهم¹.

الخاتمة

نخلص في الأخير ، إلى أن الإلتزام الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب تعد من بين أهم و أبرز الالتزامات التي يفرضه عليه عقد النقل ، نظرا للتطور التكنولوجي في وسيلته و هي الطائرة من جهة ، و من جهة أخرى إلى حدة مخاطر حوادث الطيران التي غالبا ما تكون مميتة لا محالة . هذا الاخير كان محل تركيز من الاتفاقيات و التشريعات الداخلية و من بينها المشرع الجزائري من خلال قانون الطيران المدني الذي إعتبر أن طبيعة الإلتزام بضمان سلامة الراكب من قبل الناقل هي بدل عناية و هو ما ذهبت إليه إتفاقية وارسو 1929 و بروتوكول لاهاي 1955 المعدل لها ، بينما إعتبرته إتفاقية مونتريال إلتزام بتحقيق نتيجة ، و بالتالي فإن إخلال الناقل بإلتزام بضمان سلامة الراكب أكيد سيرتب مسؤولية هذا الاخير ، فإعتبر قانون الطيران المدني الجزائري أن مسؤولية الناقل هي عقدية قائمة على اساس الخطأ المفترض افتراضا بسيطا الذي يقبل إثبات العكس ، و يمكن للناقل أن يدفع عنه المسؤولية بأنه إتخذ جميع التدابير اللازمة هو و تابعيه لتجنب الضرر ، أو أن يثبت أن المظور هو من تسبب في حدوث الضرر له ، و إتبعته في ذلك كل من إتفاقية مونتريال التي أقامت المسؤولية عن إخلال بهذا الإلتزام على مستويين ، الأول هو على أساس موضوعي إذا كان مجموع التعويضات التي يطالب بها المضرور لا تتجاوز منه ألف وحدة حقوق سحب خاصة ، اما المستوى الثاني هو على أساس الخطأ المفترض إذا كان يتجاوز مجموع التعويضات منه ألف وحدة حقوق سحب خاص ، و لذلك فإن مسؤولية الناقل الجوي عن إخلال بهذا الإلتزام هي مسؤولية محدودة يتم تعويض على قدر معين محدد في كل من الاتفاقيات و التشريعات . و للإشارة فإن جميع حوادث الطيران في الجزائر كانت محل تعويض من جانب شركات التأمين .

قائمة المراجع :

أولا : الكتب

- 1_ أكرم يامليكي ، القانون الجوي، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الأردن ، 1998.
- 2_ وجدي عبد الواحد علي ، التعويض عن الاخلال بالالتزام ضمان سلامة الراكب و المسافرين ، شركة رشدي للطباعة ، الطبعة الأولى ، مصر ، 2003.
- 3_ وهيبه بناصر،المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري،دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2014.

- 4_ محمود مختار بريري ، عمر فؤاد عمر ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2003.
- 5_ محمد محمود عابنة ، احكام عقد النقل البحري -النقل البحري-النقل الجوي-النقل البري، الدار الثقافية للنشر و التوزيع ، الطبعة الأولى ، عمان ، 2015.
- 6_ محمد فريد العريني ، محمد السيد الفقي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الأولى، لبنان، 2005.

- 7_ عيسى ربضي غسان ، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص و امتعتهم ، دراسة مقارنة ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الطبعة الأولى ، عمان ، 2008.
- 8_ عدلي أمير خالد ، احكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2000.
- ثانيا : المقالات و الرسائل :**

- 1_ أسيل باقر جاسم ، صفاء تقي عبد النو ، احمد سلمان الشهيبي ،قيام مسؤولية الناقل بضمان سلامة في حوادث الإرهاب الجوي ، مجلة واسط للعلوم الإنسانية ، العدد 22 ، 2013.
- 2_ هوزان عبد المحسن عبد الله ، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن سلامة الراكب، دراسة مقارنة ، مجلة كلية الحقوق و العلوم السياسية ، العراق .
- 3_ دلال يزيد ، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي و الدولي ، رسالة دكتوراه ، جامعة تلمسان ، كلية الحقوق ، 2009-2010.
- ثالثا : النصوص القانونية :**

- 1_ القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998 ، جر ، رقم 98 لسنة 1998.
- 2_ اتفاقية وارسو للنقل الجوي 1929 و بروتوكول لاهاي المعدل لها .
- 3_ اتفاقية منتريال المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي .